

Test BMW 330Ci SMG

# Ste res prestari za F1?

Obe roki sta na volanu ... Leva noga počiva, če temu lahko tako rečemo, desna pa se rahlo dotika zavorne stopalke. Nad menoj gori rdeča luč. Čeprav je veliko šumov, se mi zdi, da ne slišim ničesar. Gromka tišina! Rdeča luč ugasne, roki se še trdneje oprimeta volana, desna noga pohodi stopalko plin. Neusmiljeno, do konca. Še vedno se ne zgodi nič. Avto zarohni in nekaj delčkov sekunde kasneje ga odnese z mesta. Lahko bi bilo na katerikoli dirki formule 1.

Besedilo Miran Ališič, Peter Humar Foto Bor Dobrin

**A**ni bilo. Bilo je na enem, prav vseeno je, katerem, križišču sredi Ljubljane. In nisem sedel v dirkalniku Williams BMW, ampak le v BMW-ju 330 Ci SMG. Ta je opremljen z igračo, ki v vas zagotovo prebudi dirkača formule 1. »Launch control« oziroma elektronika, ki pomaga pri speljevanju z mesta, je dodatek, ki resnično zabava. In povzroča pri vseh, ki sedijo v močnejših, hitrejših in dražjih avtomobilih, veliko zavisti. Kajti BMW se sam odloči, do katere meje bo zavrtel vrtljaje motorja, kdaj in kako bo spustil sklopko in potem, podlagi in obrabljenosti gum primerno, speljal z mesta. Reakcije elektronike so vedno hitrejše od človeških, zato bodo na križiščih tekmeci vedno ostali za vami. In to kljub temu, da na testu nismo imeli najzmogljivejše različice Trojke, saj tak menjalnik (z dodatnimi funkcijami) ponujajo tudi z dirkaškim M3. No, pot do takšnega speljevanja je za laike kar zahtevna, saj je treba poznati nekaj

Ta je opremljen z igračo, ki v vas zagotovo prebudi dirkača formule 1.



Zaradi obvolanskih vzvodov za ročno izbiranje prestav desni roki ni treba izpustiti volanskega obroča.

malenkosti, ki so dobro skrite. Najprej morate kar pet sekund tiščati stikalo z napisom DSC (s katerim sicer izklopite elektroniko proti zdrsu pogonskih koles in za uravnavanje stabilnosti vozila), na zaslonu ob števcih se vam prižgata dve opozorilni ikoni. Nato morate ob ročki menjalnika pritisniti še na stikalo, ki skrbi za bolj športno prestavljanje tega polsamodejnega menjalnika, in zabava na križiščih se lahko začne.

No, seveda, ta »launch control« je le detalj, ki morda koga še dodatno prepriča, da kupi BMW-ja 330 Ci z dodatkom SMG. Ta pomeni, da gre za menjalnik, ki je sicer samodejni, a upravljati ga morate z obvolanskima ročicama, kjer predstavljate navzgor s prsti, ko jih od zadaj na ročici potiskate k sebi, ko pa jih s kazalcem potiskate od sebe, predstavljate navzdol. Če se vam to ne ljubi, lahko ročko na sredinski konzoli premikate v smeri vožnje ali proti njej in dobili boste enak učinek. Seveda omejevalnik vrtljajev skrbi, da motorja ne morete prevrteti, pa tudi v prenizkih vrtljajih motor ne ugasne, ampak ga elektronika opomni, da prestavi v nižjo prestavo. Tudi takšno prestavljanje poznamo iz formule 1, ko so tam še uporabljali polsamodejne menjalnike in so morali dirkači prestavljati z igranjem s stikali ob volanu, zdaj pa že nekaj let deluje popolna avtomatika. A ne bo več dolgo, kajti že prihodnje leto bodo v formuli 1 stvari nekoliko drugačne kot v tem BMW-ju. FIA je namreč prepovedala

uporabo »launch controla«, poleg tega pa bo tudi menjalnik spet le polsamodejni, torej bo deloval podobno, roko na srce, verjetno nekoliko hitreje kot v tem Bavarcu. Vožnja je bila z več kot 230 KM seveda udobno hitra in povsem dovolj moči je bilo tudi za ta menjalnik, ki je navzgor prestavljal dobro, a ne popolno. Še vedno je bilo namreč čutiti rahlo cukanje, ki je postalo manj moteče, ko si prestavljal v višjih vrtljajih blizu omejevalnika pri skoraj sedmih tisočih vrtljajih. Navzdol pa je bilo prestavljanje pravi užitek. Nobenega zamujanja, nobenega zvoka, nobenega cukanja, kot bi šlo vse res kot v formuli 1. Ker je bil testni BMW opremljen z veliko dodatne opreme, med drugim tudi z M-paketom, ki ima trše podvozje, ni bilo pri ostrem zaviranju pred ovinki in potem pri pretikanju navzdol ter vožnji skozi ovinek nobenih odklonov. Avto je ostajal zelo nevtralen in skozi ovinke ga je bilo mogoče voziti zelo hitro. Morda traja nekaj kilometrov, da se človek navadi na prestavljanje ob volanu tudi sredi ovinka, ko položaj volana ni v nevtralni legi, a tudi to je le stvar nekaj ur treninga. Vsekakor skoraj popolno. Prav ta menjalnik je posebnost avtomobila, ki je na trgu sicer že mnoga leta in bo kmalu dočakal svojega naslednika, zato o obliki, notranjosti in prostornosti ni treba izgubljeti besed. BMW 3 ostaja v kupejevski različici še vedno avto za dva, saj na zadnji klopi ne pretiranega udobja in vožnja tam za dolga potovanja ni primerna.



Zadnje luči pri prenovljenih kupejih serije 3 razsvetljujejo zanesljive diode LED.  
 ▶ Napis SMG, da ne pozabite, za kaj ste doplačali 426.000 SIT.  
 S pomikom izbirne ročice v položaj C elektronika prevzame vso pobudo in pretika povsem samodejno.

Vedno znova sem navdušen nad materiali in obdelavo v notranjosti, ki je zlahka. Črno usnje in rjav les sta bila primerna kombinacija za tega volka v ovčji preobleki, prav vse funkcije so bile na svojem mestu, dovolj je bilo prostora za nekaj drobnejših, športni sedeži in M-trikrak volan, oblečen v nekaj lesa in usnja, so zbujali vtis, da sedim v mnogo večjem in bolj razkošnem avtomobilu. Zanimivo, da kljub hitremu vijuganju po Dalmaciji in težki nogi na italijanskih avtocestah ta BMW ni bil požrešen. Poraba super bencina se je vrtela okrog 12,7 litra, kar se mi je zdelo zelo zmerno. In ob vsem, kar ta Bavarec nudi, tudi cena ni zelo navita. Resda je imel testni avtomobil še satelitsko navigacijo, možnost gledanja filmov DVD in nekaj razkošnih dodatkov, ki jih navadni smrtniki, ob predpostavki, da še vedno nimamo digitalizirane avtokarte Slovenije, ne potrebujemo. Za dobrih deset milijonov tolarjev lahko postanete sam svoj dirkač formule 1, trenirate speljevanje, da boste nekoč ugnali Michaela Schumacherja ali Juana Pabla Montoya, pa tudi prestavljanje na način, ki ga bodo prihodnje leto znova uvedli v formulo 1. Poceni trening, torej! Če pa tega nočete in ste morda tiha voda, ki bi kaj takšnega počela le na samotni cesti sredi noči, potem je ta BMW spet primeren za vas. Kajti navzven z ničemer ne kaže svoje agresivnosti, kot je to v primeru M3, in če se odločite še za odstranitev napisa na pokrovu prtljažnega prostora, potem res nihče ne bo niti posumil, da ob njem po cesti vozi nekdo, v katerem se skriva neodkriti dirkaški talent, morda celo za formulo 1. Pa čeprav le ob speljevanju na svojem križišču za blokom vsako jutro ob pol devetih! ■

## SMG

Robotizirani menjalnik SMG (Sequential Manual Gearbox), ki dovoljuje sekvenčni način izbiranja prestav, je dejansko običajni mehanski menjalnik, ki je »le« podprt z elektronsko pametjo in s hidravliko. Slednji poveljuje tako sklopki kot tudi samemu menjalniku (vklapljanje in izklapljanje prestav). Njegova dodatna posebnost je, da združuje tako prednosti mehanskega (gospodarnejša vožnja) kot samodejnega menjalnika (možnost samodejnega pretikanja).



## BMW 330i SMG

avto  
magazin

**CENA:** [Avto Aktiv]  
**OSNOVNI MODEL:** 10.375.928 SIT  
**TESTNO VOZILO:** 10.801.967 SIT

**Moč:** 170 kW (231 KM)  
**Pospešek:** 7,0 s  
**Največja hitrost:** 250 km/h  
**Povpr. poraba:** 12,7 l/100 km

### Garancija:

2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 6 let garancije za prerjavenje

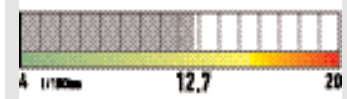
## NAŠE MERITVE

### Vozne lastnosti

<b>Pospeški</b>	s
0-80 km/h:	5,0
0-100 km/h:	7,0
0-120 km/h:	9,8
0-140 km/h:	12,9
1000 m z mesta:	27,5
	(194 km/h)
<b>Prožnost</b>	s
50-90 km/h (IV.):	8,3
80-120 km/h (V.):	10,9

**Največja hitrost** 250 km/h  
(V. prestava)

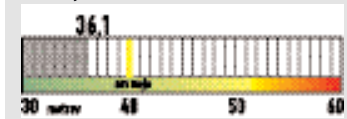
**Poraba goriva** l/100 km  
 najmanjše povprečje 11,7  
 največje povprečje 14,6  
 skupno testno povprečje 12,7



### Trušč v notranjosti

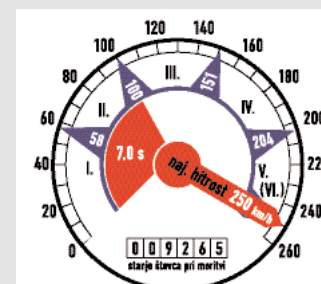
<b>Prestava</b>	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	54	54	54	54
90 km/h	61	60	59	58
130 km/h	68	65	64	63
Prosti tek				36

**Zavorna pot** m  
 od 100 km/h:  
 (AM meja 40 m)  
 36,1

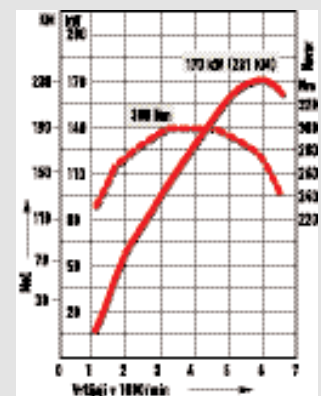


**Napake med testom**  
 brez napak

### Zmogljivosti:



### Diagram motorja:



### Užitek v vožnji:



Zavita cesta vam bo izziv, kjer z nežnim dodajanjem plina krotite zadnji pogon in s prsti ukazujete menjalniku. Še Montoya bi vam zavidal!

## ocena

<b>Zunanost [15]</b>	14	Le legendarni M3 je stopničko višje.
<b>Notranost [140]</b>	118	Kot kupe BMW 330i ne razvaja s prostornostjo, a nas je povsem prepričal z materiali v notranjosti, natančnostjo izdelave in opremo.
<b>Motor, menjalnik [40]</b>	38	Če pomislimo na M3, mu manjka nekaj iskrosti, sicer je več kot preveč moči. SMG je višek tehnike, a še vedno deluje prepočasi.
<b>Vozne lastnosti [95]</b>	93	Skoraj vse točke pričajo o tem, da smo bili z BMW-jevim kupejem zelo zadovoljni.
<b>Zmogljivosti [35]</b>	33	Poglejte si naše meritve in povejte, kaj bi si še želeli?
<b>Varnost [45]</b>	43	Za varnost temeljito poskrbijo elektronska pomagala (DTC, DSC, ...), a zaradi zabave smo jih pogosto izklapljali.
<b>Gospodarnost [50]</b>	29	Avtomobil je že pri nakupu velik zalogaj.

**Skupaj** 368 Veste, pravi užitek je čutiti, vohati, tipati in »tlačiti« model M3. Vendar pa je 330i tako dober in hiter avtomobil, da se lahko upravičeno vprašamo, ali ni to povsem dovolj?

**OCENA** avto **5**

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5